

## 二輪車リサイクルに関する自主取組みの進捗状況について

2004年10月1日より開始した二輪車リサイクル自主取組みの進捗状況について、参加事業者15社の実績を総括して報告する。

### 1. 二輪車リサイクルシステムの運用状況

2004年10月1日より、参加事業者15社(2005年7月1日付けで16社<sup>\*1</sup>)により、世界初の二輪車リサイクルシステムの運用を開始した。現在、仕組み上のトラブルもなく順調に稼働している。

また、新規参加事業者もあるなど二輪車業界の活動としても国内メーカー、輸入事業者間の共通理解のもと取組みが拡大してきている。

\*1)

本田技研工業(株)、ヤマハ発動機(株)、スズキ(株)、川崎重工(株)、(株)成川商会、(株)カジバ・ジャパン、(有)アプリリア・ジャパン、(株)福田モーター商会、(株)キムコ・ジャパン、(株)プレスコポレーション、(有)ブライト、ドゥカティジャパン(株)、ピー・エム・ダブリュー(株)、トライアンフ・ジャパン(株)、(株)エムズ商会、伊藤忠オートモビル(株)(05年7月参加)

#### (1) 引取り～処理・再資源化の実施

指定引取窓口、処理・再資源化施設は、家電リサイクルAグループ(松下、東芝等)を活用させていただいているが、指定引取窓口、処理・再資源化施設共に、家電リサイクルとは別の保管スペース、処理ラインを有しており、今後取扱い台数が増加した場合であっても家電リサイクルへの影響がないよう配慮している。

また、14ヶ所の処理・再資源化施設では、メーカーが定める作業マニュアルにより事前選別を行った後、廃棄物処理法に基づく広域処理認定時に定めた処理フローに則って適正処理、再資源化が行われている。

#### (2) 自治体との連携

昨年10月の自主取組み開始後、自治体が回収した廃棄二輪車の引取り要請時に、不法投棄・放置二輪車処理等の部品欠落、車台番号不明等当初の受け入れ基準に適合しない廃棄二輪車が多く見受けられたことから、メーカー名が特定できれば引取りを可能とする受入れ基準を設定(国内4社のみ)し、本年3月より運用を開始している。

#### (3) 二輪車リサイクルコールセンターの設置

二輪車リサイクルシステムへの総合問い合わせ窓口として二輪車リサイクルコールセンター<sup>\*2</sup>を設置し、事業者・ユーザーからの問い合わせに総合的に対応。

\*2)

##### 二輪車リサイクルコールセンター概要

<設置時期>	2004年7月1日
<人員>	対応スタッフ;2人 管理責任者;1名
<電話番号>	03-3598-8075
<受付時間>	9:30~17:00(土・日・祝日を除く)
<問合件数>	問合せ累計約11,000件(04年10月~05年6月)

## 2. 実績

### (1) リサイクルマークの貼付車状況

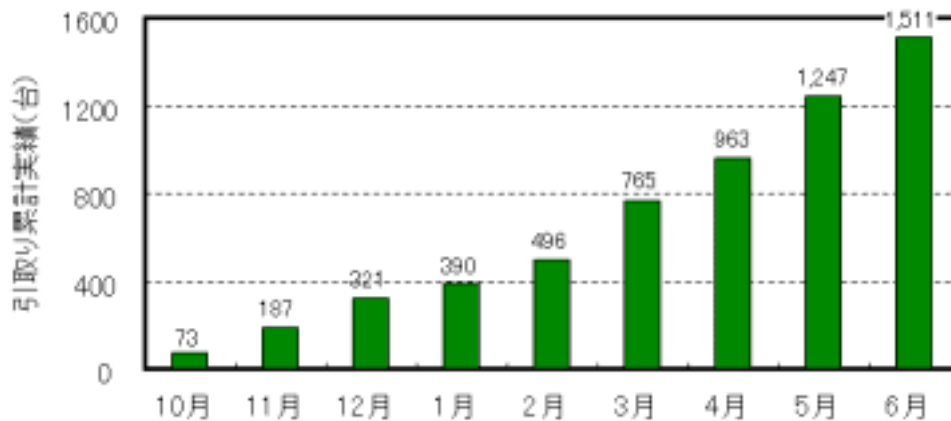
参加事業者は、昨年10月1日の本システム開始後、順次リサイクルマーク貼付車を市場に投入している。本年6月末現在で市場に投入されたりサイクルマーク貼付車は合計で246機種となり、参加事業者15社ともに本年10月1日までに出荷車両への100%貼付に向けて、切り換えを進めている。

### (2) 引取り台数

指定引取窓口で引取られた使用済み二輪車の累計台数は1,511台(6月末現在)となった。引取り車両の廃棄物分類をみると一般廃棄物62%、産業廃棄物38%となっている。

また、二輪車の需要期は3月～夏頃ということもあり、3月よりコールセンターへの問合せが急激に増加(3～6月平均問合せ数;約1,300件/月)するなど、実績も増加傾向が出始めているところである。

引取り累計台数



### (3) 再資源化割合

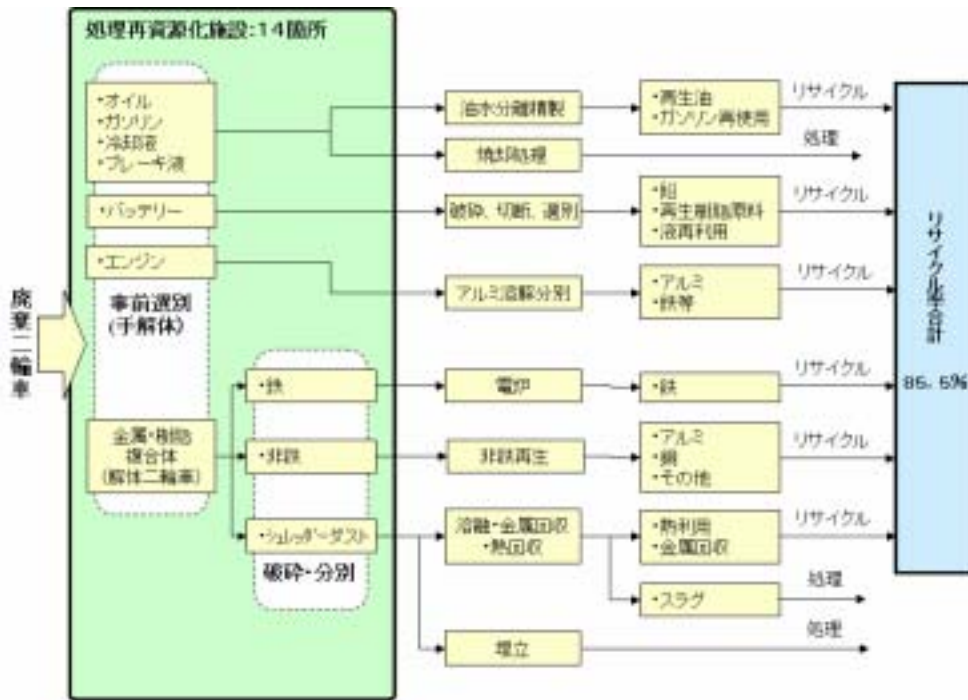
処理・再資源化施設14ヶ所の各施設にて品目ごとのリサイクル量又は処分量を集計し総合計すると、二輪車のリサイクル率は重量ベースで85.5%となった。

なお、スクーター系(三輪車、ビジネスを含む)のリサイクル率84.5%、モーターサイクル系のリサイクル率86.7%となっている。尚、リサイクル率の算出式、及びマテリアルフローは以下となる。

リサイクル率の算出とマテリアルフロー(重量基準)

本リサイクルシステムでのリサイクル率

$$= \frac{\text{オイル・ガソリン等回収重量} + \text{バッテリー回収重量} + \text{鉄・非鉄回収重量} + \text{ASR熱回収重量}}{\text{処理再資源化施設での受入れ重量}} \times 100(\%)$$



3. 自治体における評価

本年2～3月に経済産業省にて自治体向けに実施したアンケート結果(別添1)によると、二輪車メーカーから自治体への取組周知を徹底した結果、これまで使用済み二輪車の引取りを行ってきた市町村のうち、約21%が引取りを既に中止し、約21%は今後の引取り中止を予定している。また、数年後に引取りを継続するか判断を断っているところもある。

引取りを既に中止した市町村にその理由を確認すると、これらの市町村の大半が、「適正処理を担保する回収ルートが確保されたこと」をあげており、3割弱の自治体が「製造業者等による回収の方が高いリサイクル率を期待できる」と回答している。また、引取中止後の苦情が発生したケースもほとんどない。

また、これまで使用済み二輪車の引取りを行ってこなかった地方自治体の多くは、「適正処理できる施設を有さなかった」ことを理由にあげており、こうした地方自治体においては、自主取組みが、適正処理・リサイクルの受け皿になっていると考えられる。

このように、自主取組みは、これまで地方自治体が実施してきた使用済み二輪車の処理について、「適正処理や高いリサイクル率を確保するルート」として評価されているものと考えられる。

#### 4. 中古二輪車流通の変化

多くの二輪車が中古二輪車として海外に輸出されていると見込まれるところ、国内の中古二輪車の流通においても、近年、インターネットを駆使して買取りを行う専門業者が増加するなどの変化が見られるところである(別添2)。

国内で使用済となる二輪車は二輪車リサイクルシステム以外で処理されている場合もあるものと考えられるが、ユーザーがたとえ処理・排出先に困った場合でも適切にリサイクル・処理されるという機能を二輪車リサイクルシステムにおいては果たしており、一定の成果を収めているものと考えている。

#### 5. 今後の対応

二輪車リサイクルシステムの利便性をさらに高め、恒久的に運営するためにはユーザー認知度の向上が重要であることから、下記項目を関連事業者と協力し着実な社会定着を目指してゆく。

また、4. で述べたように中古二輪車の流通フローが変化してきていることから、継続した定点観測を実施しながら、廃棄台数予測とリスク対応を実施してゆく。

##### 1) 販売店への周知徹底によるユーザーへの更なる理解活動

- ・ 各社営業を通してのリサイクルマーク店頭掲出確認; 7月末まで(別添3)
- ・ ユーザーへの利便性向上を図るための廃棄二輪車取扱店名簿の HP 公開; 8月

##### 2) 粗大ゴミ(50cc以下)としての引取りを中止する自治体に対して、中止前の事前連絡のお願いと住民への広報活動のお願い

- ・ 市町村においては条例等の改正や住民への広報など事前の手続きをとるが、それらを実施する前(例えば二輪車引取り廃止予定日の4ヶ月前まで)に窓口までご連絡をお願いしている。参加事業者において、引取り事業者への再度の周知徹底等、円滑な移行に向けたサポートを行う。

##### 3) (財)自動車リサイクル促進センターからの二輪車イベント等における二輪保有ユーザーへの PR 活動の実施

イベント名	時期	対応内容
鈴鹿8時間耐久レース	05年7月	・パンフレット配布(約3,000部)
もてぎワールドGPレース	05年9月	・パンフレット配布(約2,000部)
第50回東京モーターショー	05年10月末～ 11月初め	・パネル展示 ・パンフレット配布(約10,000部)
環境フェア出展	05年8月、11月	・仕組み解説模型、パネル展示 ・パンフレット配布(各約2,000部)
大阪モーターサイクルショー	06年3月	・仕組み解説模型、パネル展示 ・パンフレット配布(約2,000部)

以上